Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11296**

19. Wahlperiode 01.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10835 –

Pläne der Bundesregierung für eine Radverkehrspolitik

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem Nationalen Radverkehrskongress der Bundesregierung am 13. Mai 2019 stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer Ziele der Bundesregierung zur Verbesserung des Radverkehrs vor. Im Rahmen seiner Ankündigungen blieb Bundesminister Andreas Scheuer nach Ansicht der Fragesteller die Nennung konkreter Maßnahmen, der Zeitpläne sowie der Finanzvolumina der eventuellen Maßnahmen schuldig. Da schon in der Vergangenheit Absichtserklärungen des Bundesverkehrsministers zur Förderung des Radverkehrs aus Sicht der Fragesteller ohne nennenswerte Ergebnisse blieben, ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller hier Konkretisierung und Klarheit dringend notwendig.

1. In welcher Form plant die Bundesregierung die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Scheuer angekündigte Regelung zum verbindlichen Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen (inklusive Begründungspflicht, falls kein Radweg gebaut wird) bei Neu- und Ausbau von Bundesstraßen zu verankern?
   a) Ab wann soll die entsprechende Regelung gelten?
   b) Wie viele Kilometer Radwege an Bundesfern- oder Bundeswasserstraßen werden durch diese Änderung nach Planung der Bundesregierung pro Jahr mehr geplant und sodann gebaut als derzeit?
   c) Von welchem finanziellen Mehrbedarf für Radwege an Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen geht die Bundesregierung jährlich bei einer entsprechenden Regelung aus?

Die Fragen 1 bis 1c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die derzeitige Überarbeitung der „Grundsätze für Bau- und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ wird eine

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

noch konsequentere Entflechtung des Rad- und des Kfz-Verkehrs an Bundesstraßen und damit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit angestrebt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fordert die Straßenbauverwaltungen der Länder auf, bei jeder Maßnahme des Neu- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße vorliegt. Andernfalls sollen die Straßenbauverwaltungen der Länder eine solche im Zuge der Maßnahme prüfen.

Die „Grundsätze für Bau- und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ werden bis zum Ende des Jahres fertiggestellt und den Straßenbauverwaltungen der Länder bekanntgegeben.

Eine Übersicht über die potenzielle Länge von Radwegen an Bundesfernstraßen, die durch die Änderung der Grundsätze zusätzlich geplant und gebaut werden, liegt dem BMVI nicht vor. Ein finanzieller Mehrbedarf kann daher nicht abgeschätzt werden.

Im Sinne der Förderung des allgemeinen Radverkehrs unterstützt der Bund die Bemühungen von interessierten Kommunen und Gemeinden, den fahrradtauglichen Ausbau der bundeseigenen Betriebswege an Bundeswasserstraßen zu ermöglichen. Dazu kann der Bund mit jährlich bis zu 1,087 Mio. Euro und der gleichzeitigen hälftigen finanziellen Beteiligung der Kommunen und Gemeinden Betriebswege an Bundeswasserstraßen ausbauen.

2. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, das Ziel „Lückenloser Radverkehr“ abseits von Straßen in der Baulast des Bundes voranzutreiben?

Die Bundesregierung fördert das Ziel eines lückenlosen Radverkehrs durch investive und nichtinvestive Modellvorhaben des Radverkehrs im Kontext des Nationalen Radverkehrsplans sowie durch die Gewährung von Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen und im Rahmen der Klimaschutzinitiative.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Plant die Bundesregierung, die „Vision Zero“ im Radverkehr gesetzlich im Straßenverkehrsgesetz (StVG) oder in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu verankern, und wenn nein, warum nicht, und in welcher anderen Form?

Bei dem StVG und der StVO handelt es sich im Wesentlichen um besonderes Gefahrenabwehrrecht. Sinn und Zweck ist die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs, d. h. insbesondere auch die Prävention und Reduktion schwerer Verkehrsunfälle. Nach Auffassung der Bundesregierung decken sich diese Zielsetzungen mit denen der „Vision Zero“. Eine Aufnahme der „Vision Zero“ in das StVG oder in die StVO hätte daher keinen regulatorischen Nutzen. Im Übrigen werden die Normbereiche des Straßenverkehrsrechts fortlaufend auch im Hinblick darauf überprüft, ob die Sicherheit des Straßenverkehrs legislative Änderungen erfordert.

4. In welchem Umfang sind Haushaltsmittel aus dem Förderprogramm zur Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen über bis dato eingegangene Anträge gebunden?

5. In welcher Form stockt die Bundesregierung das Förderprogramm zur Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen im laufenden Haushaltsjahr auf (bitte Haushaltstitel nennen, aus dem die Aufstockung finanziert wird)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand vom 11. Juni 2019 wurden Fördermittel i.H.v. 5,67 Mio. Euro für 3 778 Abbiegeassistenzsysteme bewilligt (inklusive Mittel aus den überplanmäßigen Ausgaben). Am 31. Mai 2019 hat das BMF überplanmäßige Ausgaben in Höhe von 5 Mio. Euro bewilligt. Die Mehraus-gaben wurden aus dem Kapitel 1210 Titel 892 41 (Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr) finanziert.

6. Ist im laufenden Haushaltsjahr eine Förderung von Abbiegeassistenten über das De-minimis-Programm möglich, und wenn nein, warum nicht?

7. War im Haushaltjahr 2018 eine Förderung von Abbiegeassistenten über das De-minimis-Programm möglich?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abbiegeassistenzsysteme waren bis zum 21. Januar 2019, d. h. dem Inkrafttreten des Förderprogramms für Abbiegeassistenzsysteme, uneingeschränkt über das Förderprogramm De-minimis förderfähig, soweit es sich um eine überobligatorische Sicherheitseinrichtung am Fahrzeug im Sinne der Nummer 1.3 der Anlage zu Nummer 2 der „Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“ vom 15. Dezember 2015 (Bundesanzeiger AT 5. Januar 2016 B4) gehandelt hat.

Seit dem 21. Januar 2019 sind Kamera-Monitor-Systeme, die nicht die Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis aus dem Verkehrsblatt vom 15. Oktober 2018 erfüllen, unter der Voraussetzung über das De-minimis-Programm förderfähig, dass sie integrierter Teil eines nach dem De-minimis-Programm förderfähigen Assistenzsystems sind.

8. Wie hoch plant die Bundesregierung das Förderprogramm zur Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten im Haushalt 2020 anzusetzen?

Für das Haushaltsjahr 2020 wurden für das Programm 10 Mio. Euro angemeldet.

9. Wann werden die neuen Empfehlungen für Radwege und Radverkehrsanlagen (ERA) nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen, und wann sollen diese wirksam werden?

Die Fortschreibung der ERA erfolgt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

Nach Kenntnis der Bundesregierung will die FGSV die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bis zum Jahr 2022 überarbeiten.

10. Sollen die ERA weiterhin als Hinweis in der Verwaltungsverordnung zur StVO (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2) verankert sein, oder plant die Bundesregierung, die ERA in einer Novelle der StVO bzw. der VwV-StVO gar nicht mehr zu erwähnen, als Mindeststandards zu empfehlen oder als Mindeststandards verbindlich vorzuschreiben (bitte jeweils Begründung mit angeben)?

Das BMVI prüft regelmäßig die Konformität untergesetzlicher Regelwerke mit dem Ver-haltensrecht (StVO, VwV-StVO). In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob die ERA in Zukunft auf den Stand einer Richtlinie gehoben und damit aufgewertet werden können. Weitergehende Aussagen sind jedoch erst nach Vorliegen der überarbeiteten Fassung der ERA möglich.

11. Wann legt die Bundesregierung einen Verordnungsvorschlag zur Novellierung der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV), der die durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf dem Radverkehrskongress angekündigte Erhöhung der Bußgelder wegen Gefährdung von Radfahrenden für Falschparken enthält, vor?

    a) Welche Bußgeldtatbestände sollen konkret geändert werden (bitte auflisten)?

    b) Ab wann soll die geplante Erhöhung in Kraft treten?

    c) Welche weiteren Anpassungen der BKatV (z. B. im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, Parken an Feuerwehrzufahren, im Kreuzungsbereich, auf Fußwegen oder an Fußgängerüberwegen) werden von der Bundesregierung geprüft oder sind bereits geplant (bitte auflisten)?

    d) Um welchen Betrag plant die Bundesregierung die Bußgelder bei den genannten Bußgeldtatbeständen zu erhöhen (bitte in Euro und Prozent auflisten)?

Die Frage 11 bis 11d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der aktuellen StVO-Novelle mit dem Schwerpunkt Radverkehr, in der u. a. auch ein Haltverbot auf Schutzstreifen vorgesehen ist, sind ebenfalls Änderungen der BKatV in Bezug auf Parkverstöße geplant. Diese Änderungen werden derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

Darüber hinaus hat das BMVI die Bundesanstalt für Straßenwesen, dem Koalitionsvertrag entsprechend, mit der Evaluierung des Bußgeldkatalogs beauftragt. Nach Abschluss der Evaluierung wird eine Anpassung der einzelnen Tatbestände des Bußgeldkataloges geprüft.

12. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung gegenwärtig, um urbanen Lastenverkehr mit Fahrrad zu fördern (bitte Förderprogramme und jeweilige Fördersummen auflisten)?

Im Rahmen des Förderprogramms zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 werden sechs Projekte zur Förderung des urbanen Verkehrs mit Lastenrädern durchgeführt. Die Fördersumme beträgt 1 153 000 Euro. Ein weiteres Projekt mit einer Zuwendungssumme von 127 000 Euro wird in diesem Jahr noch bewilligt.

Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit gewerblich genutzten Lastenrädern Projekte aus folgenden Fördermaßnahmen bzw. Förderprogrammen gefördert:

- kommunale Modellvorhaben zur Luftreinhaltung durch nachhaltige Mobilität in Städten: Förderung: 556 975 Euro
- innovative Klimaschutzprojekte: Förderung: 1 824 195 Euro
- Klimaschutz durch Radverkehr: Förderung: 338 338 Euro
- Kleinserien-Richtlinie: Förderung von Schwerlastfahrrädern ca. 677 300 Euro.

13. Mit welchen konkreten weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung den urbanen Lastenverkehr mit Fahrrad zukünftig zu fördern (bitte geplante Förderprogramme mit Fördersummen auflisten)?

Die Bundesregierung plant eine neue Förderrichtlinie „Städtische Logistik“. Über die neue Richtlinie kann u. a. die Errichtung von lokalen anbieterübergreifenden Mikro-Depots gefördert werden.

Über die Richtlinie sind überdies städtische Logistikkonzepte und Machbarkeitsstudien förderfähig, die dem Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr ebenfalls zugutekommen können. Im Jahr 2019 stehen 5 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung.

14. Wie viele Mittel aus der Förderung von Radschnellwegen des Bundes wurden bisher durch die Länder im Jahr 2019 für wie viele Kilometer Radschnellwege abgerufen (bitte je Land und Projekt auflisten)?

15. Plant die Bundesregierung, die Planungsprozesse für Radschnellwege zu beschleunigen, und wenn ja, mithilfe welcher konkreten Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurde seitens der Länder ein Antrag aus Baden-Württemberg für die Finanzierung der Planungsleistung des Radschnellweges (RSW) Mannheim–Heidelberg mit 23 km Länge eingereicht. Hierfür wurde Ende Februar 2019 ein Förderbescheid in Höhe von 765 000 Euro erteilt.

Das BMVI steht in engem Kontakt mit den Ländern, um möglichst frühzeitig Kenntnis über geplante RSW-Projekte zu erlangen und etwaige Fragen gemeinsam zu erörtern. Zugleich führt das BMVI auf Basis der Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern ein formloses, unbürokratisches Förderantragsverfahren durch, um zügig attraktive Radschnellweg-Projekte zu finden und zu realisieren.

Für 2019 sind voraussichtlich weitere Anträge auf Finanzhilfen von den Ländern zu erwarten: BE (Königsweg–Kronprinzenweg), HH (Wilhelmsburg), NRW (Teilabschnitt des RS 1), NI (Hannover–Wolfsburg), SL (Saarbrücken), HE (Darmstadt–Frankfurt 2. Bauabschnitt) und MV (Rostock).

Planung und Baurechtschaffung liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Länder und Kommunen. Hierauf hat der Bund keinen Einfluss.

16. Welche weiteren konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Menschen zum Pendeln mit dem Fahrrad zu motivieren?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Darüber hinaus hat Bundesminister Scheuer am 7. Juni 2019 Eckpunkte für eine StVO-Novelle vorgelegt, die den Radverkehr und die Sicherheit der Radfahrenden fördern soll. Die Vorschläge umfassen u. a. einen festgeschriebenen Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden, Schrittgeschwindigkeit von rechtsabbiegenden Lkw innerorts, ein generelles Haltverbot auf Schutzstreifen, Fahrradzonen sowie einen Grünpfeil ausschließlich für Radfahrende und sind durch ihre Ausrichtung auf die Verkehrssicherheit von Radfahrenden potentiell geeignet, die Motivation zum Radfahren, auch für Arbeits- und Ausbildungswege zu erhöhen.

17. Plant die Bundesregierung eine Reform der Pendlerpauschale mit Bevorzugung nachhaltiger Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr oder öffentlichem Personenverkehr, und wenn nein, warum nicht?

Die Entfernungspauschale wird jedem Arbeitnehmer, losgelöst von den ihm tatsächlich entstehenden Fahrtkosten sowie unabhängig vom gewählten Transport- bzw. Verkehrsmittel für die Wege zwischen seiner Wohnung und ersten Tätigkeitsstätte gewährt. Damit wird z. B. auch die aus dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes wünschenswerte Nutzung öffentlicher Personennahverkehrsmittel oder die Nutzung eines Fahrrads unterstützt.

Mit dem Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften wurden zudem ab dem 1. Januar 2019 neue Steuervergünstigungen eingeführt, die nachhaltige Mobilitätsformen fördern (Arbeitgeberleistungen für ein Jobticket sowie die Fahrradgestellung durch den Arbeitgeber sind von der Steuer freigestellt). Eine Reform der Entfernungspauschale ist derzeit nicht geplant.

18. Wie viele Fahrrad-Professuren wird die Bundesregierung im Rahmen der ausgelobten Stiftungsprofessur Radverkehr fördern?

a) Welche Ausrichtung sollen die Professuren haben?

b) Wie sollen die Universitäten nach Ablauf der beabsichtigten Bundesförderung die Professuren fortführen?

Die Fragen 18 bis 18b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern soll die Förderung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans gezielt die Möglichkeit geben, sich mit einem radverkehrsspezifischen Thema und/oder einem interdisziplinären Ansatz mit dem Schwerpunkt Radverkehr an einer deutschen Hochschule zu etablieren.

Auf Grundlage einer Interessenbekundung werden sechs Hochschulen zur Antragstellung aufgefordert. Die Auswahl erfolgt entsprechend festgelegter Kriterien, u. a. Qualität, Wirkung, Schwerpunktbildung durch interdisziplinäre Vernetzung.

Förderungswürdig sind Professuren in Verbindung mit folgenden Fachrichtungen: Ökonomie, Verkehrsplanung, Politikwissenschaft, Psychologie, Rechtswissenschaften, Technik und Digitalisierung.

Vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten der Länder und der Hochschulen für die Einrichtung und den Unterhalt von Professorenstellen ist eine zeitlich befristete Förderung der Professuren zunächst geboten. Dennoch ist dem Grundsatz der

Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen: Sollte die Hochschule nicht selbst eine weitere Finanzierung nach Auslaufen der Förderung des Bundes übernehmen, gibt es die Möglichkeit, eine entsprechende Absichtserklärung des Landes zur Sicherstellung der weiteren Finanzierung dem Antrag beizufügen.

19. Welche konkreten Projekte fördert die Bundesregierung im Bereich Digitalisierung und Vernetzung des Radverkehrs derzeit, und welche Projekte plant die Bundesregierung zu fördern (bitte konkrete Projekte mit jeweiliger Fördersumme auflisten)?

Derzeit geförderte Projekte NRVP:

Projekte	**Fördersumme in €**
NRVP 2020 – Sicherheitsorientierte Fahrerassistenzsysteme für Elektrofahrräder (SIFAFE)	396.106
NRVP 2020 – Radverkehrsverhaltensstudie: Mit Smartphones generierte Verhaltensdaten im Verkehr – Differenzierung des Nutzerverhaltens unterschiedlicher RadfahrerInnengruppen	188.340
NRVP 2020 – RadOnTime – Wirkungen von Restzeitanzeigen auf den Radverkehr	129.410
NRVP 2020 – Konzepte zur Integration des Radverkehrs in zukünftige urbane Verkehrsstrukturen mit autonomen Fahrzeugen	418.31
NRVP 2020 – Digitaler Radfernweg	300.000

Derzeit geförderte Projekte mFund:

Projekt	**Fördersumme in €**
Movebis	1.369.673
Ecosense	93.943
MeinGrün	1.564.676
Hochfein	1.463.015

Geplante Förderprojekte mFund:

Projekt	**Fördersumme in €**
SmartRadL	810.605
BikeSim	99.528

20. Welche Projekte für den Radverkehr werden derzeit im Rahmen des Haushaltstitels 1210 882 03 „Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs“ in welcher Höhe gefördert (bitte einzeln mit Nennung der jeweiligen Fördersummen auflisten)?

Bislang konnten im Rahmen des neuen Haushaltstitels keine Projekte gefördert werden. Die entsprechende Förderrichtlinie wird voraussichtlich bis Anfang Juli 2019 im Bundesanzeiger veröffentlicht.

21. Plant die Bundesregierung, eine „Grüne Welle“ für Radfahrende zu verankern, vorzuschreiben oder zu empfehlen, und wenn ja, ab wann, und in welchem Gesetz, welcher Verordnung, welcher Richtlinie oder Ähnlichem, und wenn nein, warum nicht?

Als Teil eines intelligenten Verkehrskonzepts könnte auch die „grüne Welle“ für Radfahrende zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Ob und wie ein solches Vorhaben im Rahmen des bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Regelwerks realisiert werden kann, bedarf jedoch einer weiteren Prüfung. Zu beachten ist, dass es sich bei Lichtzeichen um Verkehrszeichen i. S. d. der StVO und damit um Verwaltungsakte handelt. Letztere können nur durch die Behörden selbst erlassen bzw. bei Bedarf durch systemeigene Vorgänge veranlasst werden.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333